

2000年改正インコタームズとその英文表現に関する一考察

A Study on the Revised INCOTERMS 2000 and its English Expressions

中 村 那 詮

Tomonori Nakamura

I はじめに

21世紀を迎えて世界の人口（約60億人）は増加の一途を辿り、50年後には89億人（国連推計）に達するといわれている。しかし、現実的にみると、物質的に富める国（先進国）がある一方で貧しい国や内乱等による民生不安定な国々が存在し、人間としてこの世に生を受けても不運な人生を強制される人々も多い。国家間の利害対立も深刻で、世界貿易機関（WTO）における新ラウンド（多角的貿易交渉）の開始は1999年11月のシアトルにおける閣僚会議の失敗以来、既に1年以上も遅延している。このような複雑・困難な時代背景にもかかわらず、アウタルキー（autarky）経済に依拠することが不可能な現代にあっては、日々の物資調達活動の継続なしには人々の生活は成り立たない。そして、その貿易活動を支える貿易売買契約の中核的国際標準と認識されるのがインコタームズ（INCOTERMS）の存在である。このインコタームズ（貿易取引条件の解釈に関する国際規則）¹は1999年に改正作業を終えて2000年改正インコタームズ（INCOTERMS 2000）として公開され、既に1年の歳月が経過した。

そこで、この2000年改正インコタームズの主要な改正部分の検討と規則（条文）の英文表現について若干の検討を試みるのが本稿の目的である。

II インコタームズの歴史的経過

東京高商（現在の一橋大学）の教授であったブロックホイス教授（Professor Emeritus E. J. Blockhuys, ベルギー人）²は、わが国の貿易取引分野の研究・教育において先駆的役割りを果たした学者として高く評価できる。そのブロックホイス名誉教授（故人）の英文による著作『The

1 インコタームズは、国際商業会議所（International Chamber of Commerce, ICCと略称、本部はパリー、わが国の拠点は国際商業会議所日本委員会）が1936年に公開して以来、貿易取引環境の変化を勘案しながら改正作業が行われてきた。1980年改正以降は10年周期で改正が行なわれることになっている。

2 野田岩次郎『財閥解体私記（私の履歴書）』、日本経済新聞社、1983年、19－20ページ、大平正芳『私の履歴書』、日本経済新聞社、1978年、31ページ。

Technique of Foreign Trade³を紐解くと、価格計算基準を示す用語として19種類の用語を例示⁴している。

これら19種類の用語の例示において、9番目に挙げているCIFの説明の中で、外国のバイヤーの勘定と危険で船積みされること、および積送貨物に対する損傷がもしあればその求償は本船あるいは保険者に対して荷受人が行なうことを指摘している。ここで述べられている“外国のバイヤーの勘定と危険で船積みされる”の意味は必ずしも明確ではないが、FOBの説明部分において、“指定船積港名がこの用語の後に明示され、その港で契約品が本船上に搬入されるまでの費用を含むことを黙示している”と指摘していることから類推すると、約定品が本船上に搬入され、それ以後の費用と危険は外国のバイヤー（荷受人）が負担することを意識しているものと思われる。

しかし、用語に関する国際標準となるべき規則や条約の存在しなかった1920年代以前は、用語の解釈に関して貿易取引の当事者が相互に完全な解釈の一致をしていたという保証はない。不完全あるいは異った解釈をしているかも知れない不安や、そのような要因で発生するかも知れない紛争を未然に回避するために貿易の国際舞台の場に登場してきた⁸のがINCOTERMS (International Rules for the Interpretation of Trade Terms)であり、1936年にデビューして以来今日まで貿易取引の上で国際標準としての機能を発揮している。

このインコタームズは、貿易業界や関連諸機関・学会では周知のことであるが、国際商業会議所 (ICC) がその設立 (1919年) 以来16年の歳月を尽してルール化の作業を終えて公開 (1936年)⁹したものである。貿易取引条件〔貿易条件とか貿易用語ともいわれるが、新堀聰教授の和

3 明治大学出版部から1913年に出版された文献。ブロックホイス教授は明治大学商学部の非常勤講師でもあった。

4 中村那詮, 「インコタームズの比較研究」『明大商学論叢』, 第75巻第2・3・4号, 1992年9月, 61ページ。

5 E. J. Blockhuys, *The Technique of Foreign Trade*の中で書かれている (81ページ) この部分に関する表現は次のとおりである。

A point worth mentioning here is that, although the goods may have been sold at a *CIF* price, they are shipped for the account and risk of the overseas buyer.

6 同上書 (79ページ) の中で書かれているこの部分に関する表現は次のとおりである。

Free on board (abbreviated *FOB*) followed by the name of the port of shipment, implies that the price includes carriage, cartage, dock dues, and other charges connected therewith until the goods are placed on board a vessel at the named port.

7 筆者の担当するゼミナールで2年間にわたり貿易取引の原則・慣習を勉強し、目下、シンガポールに駐在中のK君によると、シンガポールから香港向けのCIF契約による輸出に際して、香港のバイヤーが約定品に対する輸出者の危険負担を香港港到着までとって譲らず、それがストレスになると貿易取引現場の苦悩を語っていた。もちろん、両者間で特約をするのであれば問題はないといえるが、インコタームズに基づく解釈としては香港のバイヤーの意図的な何かがあるのかも知れない。香港到着までの費用と危険を輸出者として負担する覚悟を決めるのであれば、むしろDES契約を選択するのが望ましいといえる。

8 *Incoterms*の各改正版 (1953, 1980, 1990, 2000) 序論 (Introduction) 第1項参照。

9 *INCOTERMS 1936*で規定されている取引条件 (trade terms) は11種類である。

訳 (ICC日本委員会の正式訳文) 表現では取引条件と訳されている] に関する売手 (輸出者) の義務および買手 (輸入者) の義務を国際的見地から調整し成文化した規則 (rules) であるが、多国間条約のごとき外交ルートを経て成立する国家間の約束事ではなく、民間組織である国際商業会議所が貿易取引の円滑化のために提供している規則にすぎない。

したがって、この国際規則 (INCOTERMS) に依拠するか否かは売買当事者の選択の問題であり、INCOTERMS自体に強制力はない。もし売買当事者がINCOTERMSに依拠することを選択するとすれば、基本的な諸条件を打ち合わせておく協定書 (Agreement on General Terms and Conditions) あるいは売買契約書 (Contract of Sale) の中 (多くは裏面約款の1条項として) で明示するのが常識的なことである。この売買当事者の合意¹¹によって、インコタームズは合意した売買当事者間に対しては強制力を及ぼすことになり、売買当事者はインコタームズの規定するルールを基本として取引条件 (trade terms) を解釈しつつ貿易売買契約を履行することになる。

さて、このような性格をもつインコタームズで収容されている取引条件 (trade terms) の変化を時系列的に見てみると次表のとおりである。

1936年のインコタームズは前述のとおり11種であるが、1953年改正のインコタームズではFree … (named port of shipment) [(船積港) 到着駅貨車渡し] と Free Delivered … (named point of destination) [(仕向地) 持込渡し] の2用語が除外されている。これは、慣用率の低い地方的慣習と観られてか新規則 (1953年改正のインコタームズ) から除外された。しかし、(内陸渡し) 輸送費済み (Freight or Carriage paid to…) の用語は残っていた。

1967年には、国境渡し [Delivered at Frontier … (named place of delivery at frontier)]¹³ 例示: Delivered at Franco-Italian frontier (Modane) のように国境と受渡地を明示する] と Delivered … (named place of destination in the country of importation) duty paid [(輸入国の指定仕向地における) 持込み渡し, 関税支払済み] の2用語が公開され、合計11種類と¹⁴

10 ICC, *INCOTERMS 1953* および1980では序論第1項 (Introduction 1) で、………for the optional use of business men who prefer the certainty of uniform international rules to the uncertainties of the various interpretations of the same terms in different countries. (下線部分は筆者による) と述べているし、インコタームズ2000の序論第4項でも同様の主旨が読みとれる。

11 ICC, *INCOTERMS 2000* (Introduction 4), September 1999, P.7. その英文表現は, Merchants wishing to use Incoterms 2000 should therefore clearly specify that their contract is governed by “Incoterms 2000”. である。

したがって、売買当事者間では、たとえば, Unless otherwise specifically agreed upon, trade terms to be used in contract between the seller and the buyer shall be governed and construed by the provisions of INCOTERMS 2000, ICC Publication No.560. のように合意しておくことになる。

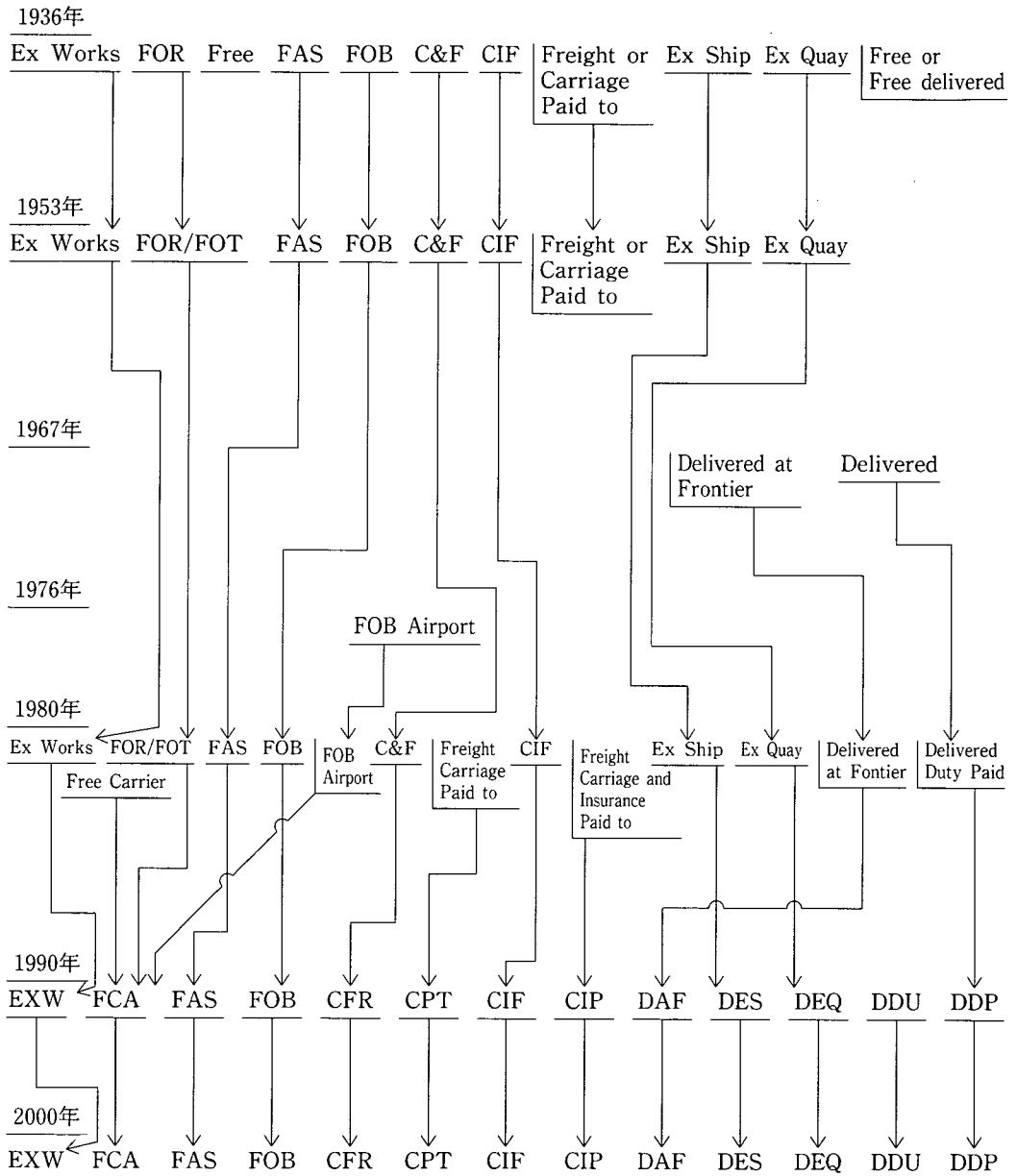
12 上坂西三『国際貿易条件基準』, 東京商工会議所・国際商事仲裁協会, 1959, 17ページ。

13 ICC, *op.cit.*, 1980, P.70.

14 ICC, *International Rules for the Interpretation of the terms*, I.

“Delivered at frontier … (named place of delivery at frontier)” II. “Delivered … (named place of destination in the country of information [sic]) duty paid”, Br. “dp”, 1967.

Incotermsによる定型取引条件 (Trade Terms) の時系列的変遷



(出所) 上坂西三『国際貿易条件基準』, 東京商工会議所・国際商事仲裁協会, 1959, 11-12ページ, およびICC, INCOTERMS 1953, 1980, 1990, 2000により筆者が作成。

なった。

1976年、航空機の大型化により航空貨物輸送が増加してきた時代を反映して、航空貨物輸送用の専用用語として空港渡し〔FOB Airport… (named airport of departure)〕が公開され、合計12用語となった。

そして、1980年には、輸送費済みが消える一方でコンテナ輸送（わが国では1967年より始まった）に対応する用語として3種類〔Free Carrier (FRC), Freight/Carriage paid to (DCP), Freight/Carriage and Insurance paid to (CIP)〕が公開され、合計14種類となった。

その後、10年の歳月を経て見直しが行なわれ、整理統合されて1990年インコタームズでは13種類の用語となり、書類の機械処理の観点なども考慮されて三文字表現が徹底することになった。そして、更に10年の歳月を経て改正作業が行なわれ、現在の「2000年改正インコタームズ」に結実している。

III 2000年改正インコタームズ (INCOTERMS 2000) の主要改正点

1936年インコタームズから時を経ること65年、その間、第2次世界大戦や幾多の地域紛争を経験する一方で科学の発達段階に応じて工業の発展やそれに伴う貿易取引の拡大化が進展してきた。資源配分の適切性や工業技術の移転などを考えると、いわゆる南北問題や環境破壊の問題など多くの未解決の問題が存在することは現実的に不合理・不均衡の状況を呈示していることではあるが、その功罪は別として不合理・不均衡の拡大あるいは是正の担い手として貿易取引が果たす役割りの重要性は指摘できよう。

一方においてそのようなマクロの分野で議論されなくてはならない問題が存在するものの、「貿易取引というミクロの分野」では商工業分野の革新的技術発展を反映して貿易取引の履行上大きな影響を受けている。取引品目の多様性、技術革新による品質・性能の高度・複雑化、コンテナ輸送をはじめとする運輸分野の革新、多国籍企業化の進展にともなう供給地点の海外移転などを見るまでもなく、日常的に感取できる事実である。

このような複雑かつ錯綜した現実の貿易取引の契約締結やその履行上の国際標準として現時点で完成している国際的ルールが「INCOTERMS 2000 (2000年改正, 貿易取引条件の解釈に関する国際規則; 13種類の用語の語義の基本的解釈について国際的に統一化したルール)」である。このインコタームズ2000の序論 (Introduction) を参照しながらその特徴や主要な改正点に言及したい。¹⁵

1. インコタームズ2000の序論第3項（インコタームズ2000）において、2年間にわたる改訂作業の中で関係者の意見にも耳を傾け最善をつくしたこと、規則条文の文章表現は取引慣

15 新堀 聡, 「21世紀の貿易取引の指針 インコタームズ2000の誕生」『貿易と関税』2000年1月号, 157~149ページ。

行が明瞭・正確に反映されるように尽力したことが述べられ、実質的変更は次の2点について行なわれたことを指摘している。すなわち、(イ)FAS〔(指定船積港における)船側渡し〕とDEQ〔(指定仕向港における)埠頭持込渡し〕に関する通関と関税支払義務、および(ロ)FCA〔(指定地における)運送人渡し〕に関する物品の積み込み荷おろしの義務についてである。

(1) FASについて

FAS (free alongside ship) は、文字通り指定船積港における買主 (buyer) 指定の本船船側において約定品を引渡す条件であり、その引渡しは本船のウインチ (winch) その他の荷積索具 (loading tackles) が達する船側 (現実に荷積み可能な場所) を意味する。この引渡しが完了することによって売主 (seller) の責任が解除され (危険の分岐点)、その後の積み込み作業、積み付け、輸入港までの責任 (危険負担や費用負担) は買手の負担となる。

ここで問題となるのが輸出国政府の認証 (governmental authorization) および輸出許可の取得が売手の義務であるのか買手の義務であるのかの問題である。

この点に関して、1990年改正のインコタームズまでのFASの規定は「買手の義務」と位置づけてきた。すなわち、1990年改正のインコタームズFAS売手の義務第2項 (Licences, authorisations and formalities) では、(The seller must) render the buyer, at the latter's request, risk and expense, every assistance in obtaining any export licence or other official authorisation necessary for the exportation of the goods. と規定し、一方、買手の義務第2項では、(The buyer must) obtain at his own risk and expense any export and import licence or other official authorisation and carry out all customs formalities for the exportation and importation of the goods and, where necessary, for their transit through another country. と規定して買手の義務であることを明示している。

「この条件の買主は、船積港 (輸出港) における本船船側での約定品受理によって、新貨主としての地位を獲得するものゆえ、その物品の輸出については、買主において一切取計わなければならない。しかし、……売主の助力を必要とすることが少くないというので、買主が自己の費用と危険負担で、これらの助力を売主に要請したなら、売主はそのためにあらゆる助力を与えなければならない、と新規則 (注. 1953年改正の規則を指す。) は新に売主の義務を一項目加えたのである。」¹⁷

主として北米からの木材輸入契約に使用されるこのFASについて、その輸出国政府の認証の取得および通関手続 (輸出許可の取得) の義務が2000年改正インコタームズでは発想の転換がなされ、輸出者 (売手) の義務として課されることになった。すなわち、FAS売手の義務 (The

16 上坂西三、前掲書、43ページ。

17 同上書、44ページ (1953年改正のインコタームズFAS規則の解説を参照)。

18 同上書、39ページ。

日本経済新聞 (朝刊) の商品について報道されるページにも時々記載されている。

Seller's Obligations)第2項(A2)で、The seller must obtain at his own risk and expense any export licence or other official authorization and carry out, where applicable, all customs formalities necessary for the export of the goods. と規定し、売手の義務を明確化した。EXW (工場渡し)では従来どおり輸出国政府の輸出認証の取得義務や輸出通関の義務は買手に課されている (EXWの買手の義務第2項参照)が、本船渡し (FOB)と費用負担¹⁹の点では同一視できるFASについては2000年改正の規定が妥当なことを考えられる。

(2) DEQについて

指定仕向港における埠頭持込渡し (DEQ) についてもFASと類似のことがいえる。すなわち、1990年改正インコタームズまでは、輸入国における政府の認証あるいは輸入通関 (輸入関税等の支払を含めて) は売手の義務 (第2項) として課されていた。しかし、2000年改正のインコタームズでは、売手は輸出通関手続を行って輸出許可を取得して、自らの費用負担と危険負担のもとで約定品を指定仕向地の埠頭上で買手に引渡す義務を負うものの輸入に関わる輸入国政府の認証あるいは輸入通関手続 (輸入許可の取得、輸入関税等の支払いなど) の義務は買手に課されることに改正された (DEQ規定の前文および買手の義務規則第2項参照)。したがって、ごく常識的な解釈のできる取引条件に改正されたことがわかる。もっとも、DDP条件については、輸入通関手続 (輸入許可の取得、輸入関税等の支払いなど) が売手の義務 (第2項参照) として課されており、それらの義務を遂行したうえで指定仕向地まで運送して買手に引渡すまで (売手の義務第4項参照) は売手の費用および危険負担であることには変わらない。

(3) FCAについて

指定地 (named place) における運送人渡し (FCA) は、複合一貫輸送 (multimodal transport) を前提としてコンテナ輸送の時代を背景に1980年にデビューした取引条件であるが、その引渡しについては運送人 (キャリア, carrier) の形態によって規定がなされていた (1990年改正のFCA売手の義務第4項参照)。しかし、2000年改正のインコタームズでは、簡明な規定に改正し約定品を運送手段 (トラックなど) に積込む義務および荷おろしの義務について明らかにしている。すなわち、FCA売手の義務第4項において、約定品の売手から買手への引渡し (delivery) は、(i)もし指定の場所が売手の敷地内であれば、約定品が買手あるいはその代理者により指名された運送人によって提供された輸送手段に積込まれたときに完了する。(ii)もし、指定の場所が売手の敷地外であるとすれば、売手の輸送手段上であつ荷おろしされない状態で買手が指定する運送人あるいはその他の者、あるいはA3a)項 (売手の義務第3項のa)) に従って売手が選択した運送人あるいはその他の者に委ねられたときに完了することを規定している。例えば、船会社を第1運送人として約定品 (FCL cargo) をコンテナ基地に搬入することを想定すると

19 個品運送を前提に運賃を考えると、FOBはberth term (liner termとも呼ばれる) の荷役条件とすれば loading chargeが現実的には買手負担となる。

すれば、上記(ロ)が該当することがわかる。

2. 2000年インコタームズの取引条件13種類について、Eグループ、Fグループ(FCAなど)、Cグループ、およびDグループに分類し、E、F、およびCグループは売手の危険負担が輸出地で解除される用語(積地条件の用語)であり、Dグループは売手の危険負担が輸入地で解除される用語(揚地条件の用語)であることは従来どおりである。輸送手段別分類については、複合輸送を含むいかなる形態にも適用可能な用語(EXW, FCA, CPT, CIP, DAF, DDU, DDP)、航空輸送に適用可能な用語(FCA)、鉄道輸送に適用可能な用語(FCA)、海上および内陸水路輸送に適用可能な用語(FAS, FOB, CFR, CIF, DES, DEQ)と1990年インコタームズが序論第19項²⁰でまとめをしているのに対して、2000年改正のインコタームズでは、いかなる形態にも適用可能な用語(EXW, FCA, CPT, CIP, DAF, DDU, DDP)、海上輸送および内陸水路輸送のみに適用可能な用語(FAS, FOB, CFR, CIF, DES, DEQ)²¹に分類している。2000年改正のインコタームズの分類は簡潔にまとめられていることがわかるし、海上輸送および内陸水路輸送のみ(Maritime and inland waterway transport only, 下線は筆者による)と強調しているのは、複合運送(コンテナ輸送)についてはそれに相応しい用語(FCA, CIPなど)を選択使用することを奨励したい意図のあらわれと評価できるのではなかろうか。

IV インコタームズの英文表現

国際商業会議所(ICC)の本部(パリー)から発行されているインコタームズの規則条文は英語と仏語(英語条文の仏語訳)で発表されている。英語から日本語に翻訳された条文は国際商業会議所日本委員会(新堀 聡教授の和訳による)から出版・公開されている。

ここでは、2000年改正のインコタームズの中からFOB(本船渡し)を任意に選択し、その条文規定の英語表現について簡単な検討をしておきたい。

1. 1990年改正の条文構成は、売手の義務については、The seller must: で表現され、各条文はA1, A2, …のように表現され、各条文はThe seller mustに続く動詞(verb)で連結されるように構成されていた。これに対して、2000年改正の条文構成は売手の義務をThe seller's obligationsで表現し、各条文はA1(見出し) The seller must……とごく標準的な文章構成となっているため誤解なくスムーズに読解できるように工夫されているといえる。

2. 各条文の見出しは、1箇所(買手の義務B3でContract of carriageのあとに2000年改正版ではand insuranceが追加されている。これは売手の義務A3との対応上の配慮と思われる。)を除いて1990年改正と2000年改正は同一で、売手の義務はA1(契約に合致した物品の提供)、A2(許

²⁰ ICC, op.cit., 1990, P.16.

²¹ ICC, op.cit., 2000, P.23.

可, 認可および手続き), A3 (運送および保険契約), A4 (引渡し), A5 (危険の移転), A6 (費用の分担), A7 (買主への通知), A8 (引渡しの証拠, 運送書類または同等の電子メッセージ), A9 (検査—包装—荷印), A10 (その他の義務) である。一方, 買手の義務はB1 (代金の支払い), B2 (許可, 認可および手続き), B3 (運送および保険契約), B4 (引渡しの受取り), B5 (危険の移転), B6 (費用の分担), B7 (売主への通知), B8 (引渡しの証拠, 運送書類または同等の電子メッセージ), B9 (物品の検査), B10 (その他の義務)²² であり, これら売手の義務および買手の義務の見出しはインコタームズの取引条件13種類に共通するものである。

3. FOBの条文規定の英文表現で使用されている英単語(冠詞とbe動詞は除く)についてみると, その使用頻度は以下のとおりである。

(1) FOB規則条文の前文

across, all, and, at, bear(負担する), board(本船上を意味する。2回), buyer, can(助動詞として), clear (通関する意の動詞として), cost (費用), damage, deliver (引渡す。2回), do (助動詞として), export, FCA, for (2回), FOB, free (2回), from, goods (3回), has, if, inland, intend, loss, mean (意味する。2回), named (指定された~の意。2回), not, of (4回), on (2回), only, or (2回), party (当事者の意。), pass, point, port (2回), rail (手すりの意。2回), require, risk, sea, seller (2回), ship (本船の意。2回), shipment (2回), should (~すべきであるの意。), term (条件/用語の意。3回), this (2回), that (3回), to (4回), transport, use (2回), waterway (水路), when という単語がみられるが, FCA, FOB, named, party, rail, term を除けばごく普通の意味内容の単語で構成された前文であるといえる。

(2) 売手の義務 (The seller's obligations) 第1項 (A1)

and (2回), any, by, commercial, conformity (in conformity with~に合致しての意, 3回), contract (3回), electronic, equivalent (相当するの意), evidence (証拠の意), goods (物品の意, 2回), in (conformity with, 2回), invoice (送り状), its, may (助動詞として), message, must (助動詞として), of (3回), or, other, provide (提供するの意), provision (提供の意), require, sale (contract of sale 売買契約), seller, which (関係代名詞として), with (2回) という単語がみられるが, goods (物品の意味では必ずSを伴う), invoice に注意する程度で読解できる文章である。

(3) 売手の義務第2項 (A2)

all, and (3回), any, at, applicable, authorization (1980年から s → z と変わった。2回), carry(out), customs (税関の意, customs formalities), expense; at his own risk and expense), export (2回), for, formalities (手続きの意。2回), goods, his, licence (2

22 新堀 聡, 前掲論文, 156ページの和訳表現による。

回), must, necessary, obtain, of, official, or, out, other, own, risk, seller, where という単語がみられるが, customs formalities(税関手続き), at his own risk and expense[彼(売手)自身の危険と費用負担で。売手(seller)を男性を意味するhisで表現しているが, 女性解放運動や女性の社会進出が著しい現在の時代背景から考えるとhis/her(またはhis or her)と表現するのが妥当と思われる。]に注意する程度で文章は理解できる。

(4) 売手の義務第3項 (A3)

and, carriage(運送の意。2回), contract(3回), insurance(2回), no(2回), obligation(義務の意, 2回), of(3回) という単語がみられるが, contract of carriage(運送契約), contract of insurance(保険契約)は注目に値する。

(5) 売手の義務第4項 (A4引渡し)

agreed(過去分詞として), and, at(2回), board, buyer, by, customary, date, deliver(引渡す), delivery(引渡し), goods, in, manner, must, named(指定されたの意), nominated(指定されたの意), of, on(2回), or, period(期間の意), port(2回), seller, shipment(船積み), vessel(本船の意), within, という単語がみられるが, on the date, agreed period(合意された期間), named port, in the manner(方法で), on board the vessel(本船上に), vessel nominated by(～によって指定された本船)に注意しながら読むと文脈から引渡しについての規定内容が理解できる。

(6) 売手の義務第5項 (A5危険移転)

all, as, at, bear(負担するの意), damage, goods, have(助動詞として), loss, must(助動詞として), named(指定された～), of(5回), or, pass(通過するの意), port, provision(規定, 条項の意), rail(手すりの意), risk(2回), seller, ship's(本船の意), shipment, subject(subject to～を条件として), such(such～as～), they[条文中では当該約定品(the goods)の意], time, to(2回), transfer(移転の意), until, という単語がみられるが, bear, ship's rail(本船の手すり), provision, subject to, until such time as～(～する時まで), theyに注意することで文章を読みとることができる。

(7) 売手の義務第6項 (A6費用の分担)

all(2回), and(2回), applicable, as(as well as～, 3回), at, charge(諸掛りの意), cost(費用の意, 3回), customs, division(分担の意), duties(関税の意), export(2回), for, formalities, goods, have, must, named, necessary, of(3回), other, pass, pay, payable, port, provision(規定の意), rail(手すりの意), relating(to), seller, ship's, shipment, subject(to), such(～as～), taxes(税金の意), they(ここではgoodsの意), time, to(2回), until, upon, well(as well as～), where, という単語がみられるが, duties, taxes, chargesを注意することで文意は理解できる。

(8) 売手の義務第7項 (A7買手への通知)

accordance (in accordance with～), buyer (2回), deliver, give, goods, have, in, must, notice (2回), seller, sufficient, that (名詞節を導いた用法として), to, with, という単語が見られるが、文章としては平明である。しかし、本条項が持つ意味は重要で、売手が契約の履行を完了したことを買手に伝えることはもちろんのこと、買手にとっては保険契約や荷受けの準備、あるいは代金支払の準備など重要な意味合いの規定といえる。

(9) 売手の義務第8項 (A8引渡しの際の証拠, 運送書類, あるいは同等の電子メッセージ)

accordance, agree, and, assistance, at (2回), bill, buyer (3回), by, carriage, communicate, contract, data, delivery (2回), document (7回), EDI (electronic data interchange電子データ交換), electronic (2回), electronically, equivalent (同等の意, 2回), every, example, expense (2回), for (2回), have, in (4回), inland, interchange, lading, latter's, may, message (2回), multimodal, must (2回), negotiable (流通性のある), non-negotiable (非流通性の意), obtain, of (4回), or (2回), paragraph (2回), preceding (2回), proof (2回), provide (提供するの意, provide～with～), replace, refer (refer to～, 2回), render, request, risk, sea, seller (4回), to (3回), transport (4回), unless, usual, waterway, waybill, where, with (2回), という単語が見られるが、bill of lading, EDI message, preceding paragraph [前パラグラフ (段落)], provide～with～, multimodal transport (複合運送), transport document (運送書類), sea waybill (海上運送状), waybill (運送状), inland waterway (内陸水路) など貿易取引上の専門用語 (technical terms) として重要なものが使用されている。それらの意味内容を理解したうえで規則条文を読めば条文規定が正確に読みとれるといえる。

(10) 売手の義務第9項 (A9検査, 包装, 荷印)

accordance, appropriately, at, before, checking (3回), circumstances, conclude (a contract), contract (of sale, 2回), cost, counting, delivering (動名詞として), destination, description, expense (at his own expense), extent, for (the purpose of, 4回), goods (3回), his (本項では、売手の～の意), in (accordance with～), it, known, (are) made (known to～), (be) marked, marking, measuring, modalities (本項では、輸送形態の意), must (2回), necessary, of (4回), operation (業務の意), own, packaging (3回), particular, pay, provide (提供の意), purpose, quality, relating (to), require, sale, seller (3回), ship (動詞として), such (as～), that (名詞節を導く), those (それらの意), to (the extent that～, 5回), trade, transport (2回), unless, unpacked, usual, weighing, which (関係代名詞として, 2回), with, という単語が見られるが、marking, measuring, modalities, weighing, countingなどに注意しながら文

意を理解することができる。

(II) 売手の義務第10項 (A10その他の義務)

and/or (and, 3 回), any (2 回), assistance, at, buyer (3 回), country (2 回), documents, electronic, equivalent, expense, every, for (3 回), goods, import, in (3 回), information, insurance, issued, latter's, may, mentioned, messages, must (2 回), necessary (2 回), obligations, obtaining, of (3 回), or (2 回), origin, other (than ～, 2 回), procuring, provide (～with～), render, request (2 回), require, risk, seller (2 回), shipment, their (約定品の意), than, those, transit (通過の意), transmitted, through, upon(request), where(necessary), which, with, という単語が見られるが, transit を除くと既に使用された単語あるいは一般的には既習の単語といってよい。

一方, 買手の義務 (B The buyer's obligations) の規則条文についてみると, 第1項 (代金の支払), 第4項 (引渡し²³の受取り), 第7項 (売主への通知), 第9項 (物品の検査) を除き, 売手の義務の見出し表現と同じである。規則条文の表現で売手の義務の規則条文に見られない表現を第1項から順次探してみると次のような表現がある。

第1項 (B1)

～must pay the price (代金) ～

第4項 (B4)

～must take delivery of the goods～

第5項 (B5)

～expiry date of～which arise because he fails to give notice～, or～fails to arrive on time, ～, or closes for cargo earlier than the time notified～, provided, however, that the goods have been duly appropriated to the contract, that is to say, clearly set aside or otherwise identified as～.

第6項 (B6)

・ any additional costs incurred, ～

第7項 (B7)

～must give the seller sufficient notice of the vessel name, loading point and required delivery time.

第8項 (B8)

～must accept the proof of delivery～.

第9項 (B9)

～must pay the costs of any preshipment inspection (船積前検査) except when such

23 同上書, 156ページの和訳表現による。

inspection is mandated by～

第10項 (B10)

～and reimburse those incurred by the seller～in accordance therewith.

しかし、英文表現としては理解しやすい表現になっていると評価できる。取引条件の解釈に関する国際標準と言えるインコタームズが貿易取引に参加する世界の人々に正しく理解され活用されるためには、理解しやすい英語表現が至上命令的なことであるとはいえ、平明な文章表現で規則をまとめられた関係当事者の努力は高く評価されるべきことと考える。

V 結び

『日本貿易精覧』（1935年、東洋経済新報社発行）の統計は明治元年（1868年）から昭和8年（1933年）までのわが国の貿易取引の拡大発展の状況を数的に明確にしているが、この統計の対象となっている時代にはまだインコタームズはこの世に存在していなかった。

しかし、戦後わが国の民間貿易が再開された1947年にはINCOTERMS 1936は公開後10年の歳月を経ていたことになる。インコタームズが第1次改正された1953年は、わが国が戦後独立を認められた翌年である。わが国は、1964年にIMF 8 条国への移行とOECDへの加盟を契機として先進国の一員としての歩みを始めたが、貿易取引の規模は年を追って拡大してきた。その個々の貿易取引契約に関わり、その円滑な進行を支えている一大要素はインコタームズである、といっても過言ではない。

1967年からわが国でも始まったコンテナ輸送は、その後の目ざましい技術革新とあいまって世界の物流を根底から変革させてきた。一方で、貿易取引の電子化も急速に進んでいる。このような時代の変遷を反映させながらインコタームズも10年おきに改正され、2000年改正の現行規則となった。

複合運送を前提とするFCA, CPT, CIP等が期待に反して使用頻度が低いことは小林晃教授²⁴を中心とする研究グループによる実態調査研究からも明らかにされているが、その原因の究明と対応策²⁵については論議的である。

本稿ではそれら問題点の検討までには立ち入っていない。インコタームズの英文表現の詳細な分析を含めて今後の研究課題としたい。本稿はそのための土台となるよう若干の整理を行ったものである。

24 小林 晃、『我国で使用されるトレード・タームズ（貿易定型取引条件）の動向調査』、日本大学経済学部産業経営研究所、1996、および同教授を中心とする学会発表による。

25 西口博之、『インコタームズのコンテナ積みトレードタームズの誤用問題』『JCAジャーナル』、第47巻7号、2000年7月。